Deutscher Bundestag **Drucksache 17/876**

17. Wahlperiode 02. 03. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/704 –

Maßnahmen der Bundesregierung zur Reduzierung von Bahnlärm

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit Hilfe der Konjunkturprogramme werden von 2009 bis 2011 zusätzlich 100 Mio. Euro in innovative Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen investiert. Die Maßnahmen beschränken sich auf Teststrecken, auf denen sie auf ihre Wirksamkeit (weiter) getestet werden. Ein Einsatz dieser Techniken erfolgt in der Regel nicht auf bestehenden Strecken. Bisher sind beispielsweise verschäumte Schottergleise lediglich auf Teststrecken bekannt. In den Jahren 2000 bis 2006 förderte das Bundesministerium für Bildung und Forschung die Entwicklung eines Prototyps für das leichte und lärmarme Drehgestell (LEILA). Seit 2007 wurde LEILA zur Serienreife vom Hersteller Josef Meyer AG, Rheinfelden (Schweiz), in Kooperation unter anderem mit der Technischen Universität Berlin (TU Berlin) ohne Förderung durch die Bundesregierung weiterentwickelt. Nach Angaben der TU Berlin wird der Dauerschallpegel eines Güterzuges mit LEILA im Vergleich mit einem herkömmlichen Güterzug mit Y25-Drehgestellen und Graugussbremsen von 92 Dezibel (dBA) auf 78 Dezibel reduziert (gemessen bei 80 km/h in 7,5 Meter Abstand). Dies entspricht einer deutlichen weiteren Reduzierung des Dezibelwertes gegenüber der Umrüstung der Drehgestelle auf Komposit-Bremsklötze (83 Dezibel). Demnach ist ein Güterzug, bestehend aus 64 Wagen mit LEILA-Drehgestellen, so laut wie ein Achtwagenzug mit Komposit-Bremsklötzen oder einem einzelnen Wagen mit Graugussbremsen. LEILA bietet zwar Kosteneinsparungen beim Verschleiß, dem Energieverbrauch und durch eine höhere Nutzlast. Allerdings ist LEILA (ca. 47 000 Euro/Drehgestell) ohne größere Serienproduktion zwei- bis dreimal teurer als ein herkömmliches Drehgestell. Ohne Kostenvorteile oder ordnungspolitische Vorgaben werden die Betreiber von Güterwagen Maßnahmen zur Lärmreduzierung, wie die Nutzung von LEILA, verständlicherweise aus Wettbewerbsgründen nicht ergreifen. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP steht u. a., dass die Lärmbelastung der Bevölkerung und dazu der Schienenbonus schrittweise reduziert werden sollen. Gleichzeitig soll eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung eingeführt werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 26. Februar 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welchen Stand haben die einzelnen Maßnahmen zur Bahnlärmreduzierung, die aus dem Konjunkturprogramm der Bundesregierung finanziert werden?

Erste Einzelmaßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung am Fahrweg der Eisenbahnen des Bundes wurden bereits realisiert. So wurden Schienensteg-bedämpfer in mehreren Ortslagen des Rheintals sowie in Hamburg-Hausbruch eingebaut und eine Schallschutzwand aus Gabionen in Duisburg-Ruhrort errichtet. Alle übrigen Maßnahmen sollen bis spätestens 31. Dezember 2011 umgesetzt werden.

2. Gibt es erste Zwischenerkenntnisse, inwieweit die getesteten Techniken regulär eingesetzt oder sie aus Effizienzgründen nicht weiter verfolgt werden sollten?

Die Erprobung erster Einzelmaßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung hat erst begonnen. Derzeit können noch keine Aussagen über ihre Effizienz gegenüber konventionellen Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.

3. Auf welchen Strecken wird das verschäumte Schottergleis erprobt bzw. eingebaut?

4. Auf welchen Strecken plant die Bundesregierung ein verschäumtes Schottergleis einzubauen?

5. Wann erfolgt jeweils der Einbau?

Die Fragen 3, 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bislang kam das verschäumte Schottergleis im Rahmen des Konjunkturpakets II nicht zur Anwendung. Innerhalb der Maßnahmenliste der Innovativen Techniken am Fahrweg zur Lärm- und Erschütterungsminderung ist für eine Anwendung die Ortslage Mangolding-Sünching vorgesehen. Eine zeitliche Umsetzung dieser Maßnahme steht noch nicht fest.

6. Welche Ergebnisse haben die Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen der einzelnen Techniken zur Bahnlärmreduzierung gebracht (z. B. zur Entsorgung der Materialien bei Erneuerung eines verschäumten Schottergleises)?

Zum überwiegenden Teil werden für die Innovativen Maßnahmen zur Lärm und Erschütterungsminderung herkömmliche Baustoffe verwendet. Für die Einzelmaßnahmen behält sich die zuständige Behörde vor, einen Nachweis der Umweltverträglichkeit im Einzelfall einzufordern.

7. Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um den Bahnlärm an bestehenden Bahnstrecken zu reduzieren, und in welchem zeitlichen Rahmen sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?

Für das Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen jährlich 100 Mio. Euro zur Verfügung. Um die Möglichkeiten des technischen Fortschritts bei Fahrzeugen zu nutzen, hat die Bundesregierung die Förderregelungen zum Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ im November 2009 in Kraft gesetzt, die eine lärmmindernde Umrüstung der Bremssohlen von bis zu 5 000 Güterwagen bis 2012 ermög-

lichen. Für innovative Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen sind im Konjunkturpaket II von 2009 bis 2011 Mittel in Höhe von 100 Mio. Euro für über 40 Vorhaben vorgesehen (Schienenstegbedämpfer, Brückenabsorber, niedrige Schallschutzwände).

8. Wird die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag vereinbarten lärmabhängigen Trassenpreise noch vor 2013 einführen?

   Falls nicht, welche Gründe sprechen dagegen?

Die Bundesregierung befürwortet eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung. Derzeit werden verschiedene Modellvarianten geprüft.

9. In welchem konkreten Zeitrahmen wird die Bundesregierung, wie im Koalitionsvertrag angekündigt, den Schienenbonus in welchen Schritten abschaffen?

Der Schienenbonus von derzeit 5 dB(A) ist in den §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gesetzlich festgelegt. Die bestehenden gesetzlichen Regelungen zum Schienenbonus sind die verbindliche rechtliche Grundlage abgeschlossener und laufender Planfeststellungen.

Die Bundesregierung hat die Absicht, den Schienenbonus schrittweise zu reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Die Prüfung und Überarbeitung der einschlägigen rechtlichen Regelungen zum Schienenbonus ist auf Arbeitsebene bereits aufgenommen worden. Dies gilt auch für die Fortschreibung des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes. Die Bundesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, differenzierte Aspekte der Lärm-Charakteristik, der konkreten schutzbedürftigen Situationen und der Wirkung auf den Menschen zu betrachten und innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen zu würdigen. Dazu werden auch neue wissenschaftliche Studien einbezogen, namentlich die Untersuchungen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi), die Ergebnisse des Forschungsverbundvorhabens „noise effects“ im Rahmen der deutsch-französischen Kooperation in der Verkehrsforschung (deufrako) sowie eine Studie des Umweltbundesamtes über Wirkungen des Schienenverkehrslärms im Vergleich zu anderen Lärmquellen.

10. Wird die Bundesregierung bis zur endgültigen Abschaffung des Schienenbonus dafür sorgen, dass dieser übergangsweise an besonders belasteten Streckenabschnitten wie z. B. bei den Planfeststellungsverfahren für die Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe–Basel von der Vorhabenträgerin als Pilotprojekt nicht mehr zur Anwendung kommt?

Der Planungsträger DB Netz AG wird seine Planungen am aktuell jeweils gültigen Planungsrecht orientieren. Bei dem Vorhaben Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel sind bereits alle Planfeststellungsverfahren eingeleitet bzw. ergangen. Diese Planungen berücksichtigen entsprechend das geltende Recht.

11. Plant die Bundesregierung an besonders belasteten Streckenabschnitten des Bestandsnetzes wie z. B. im Gebiet des Weltkulturerbes im Mittel-

rheintal die Einführung von Nachtfahrverboten für überlaute Güterzüge zur sofortigen Reduzierung des nächtlichen Güterverkehrslärms?

Wenn nein, warum nicht?

Zu Geschwindigkeitsbegrenzungen und zeitlich befristeten Fahrverboten für Güterzüge gibt es keine gesetzlichen Grundlagen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass neben den Auswirkungen auf die Betriebsqualität durch Langsamfahrstellen auch vermehrte Bremsvorgänge mit erhöhtem Energieverbrauch zu verzeichnen sind.

12. Plant die Bundesregierung die Einführung strengerer Lärmschutzgrenzwerte für das Bestandsnetz, analog zu den Regelungen im Bundesemissionsschutzgesetz, die für Aus- und Neubaustrecken gelten?

    Falls nicht, welche Gründe sprechen dagegen?

Die Bundesregierung plant derzeit keine Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung des Schienennetzes. Es besteht weiterhin ein hoher Bedarf an Lärmsanierungsmaßnahmen für die Erreichung der derzeitigen Auslösewerte, der im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel priorisiert werden muss.

13. Inwieweit fördert die Bundesregierung die technische Zulassung von LEILA für den regulären Bahnbetrieb in Deutschland und europaweit?

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung und das BMWi haben das Vorhaben von 2000 bis 2005 im Rahmen des Projektnetzwerks „Leiser Verkehr“ gefördert. Der Prototyp des LEILA-Drehgestell wurde auf der InnoTrans 2004 vorgestellt. Grundsätzlich ist es der Bahnindustrie und den Fahrzeugbetreibern vorbehalten zu entscheiden, wie sie die Anforderungen der TSI (Technische Spezifikation Interoperabilität) Lärm vom 8. Februar 2006 (Amtsblatt der EU L 37/17) für die Schallabstrahlung neuer Fahrzeuge erreichen. Es verbietet sich, das Produkt einer bestimmten Firma vorzuschreiben.

14. Welche ordnungspolitischen Maßnahmen für das rollende Material (Wagen und Triebfahrzeuge) plant die Bundesregierung zur Reduzierung des Bahnlärms?

15. Wann sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?

16. Welche Anreize mit welchem quantitativen und zeitlichen Ziel wird die Bundesregierung für den Einsatz von lärmreduziertem Rollmaterial setzen, und in welchem zeitlichen Rahmen soll dies geschehen?

Die Fragen 14, 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ende 2005 auf europäischer Ebene beschlossenen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) enthalten erstmals Lärmemissions-Grenzwerte für neue und wesentlich umgestaltete Eisenbahnfahrzeuge. Infolgedessen werden die Verkehrsunternehmen im transeuropäischen Eisenbahnsystem durch Beschaffung leise rollenden Materials zunehmend geräuscharme Züge zum Einsatz bringen. Die Bundesregierung wird sich auf europäischer Ebene weiter für Geräuschgrenzwerte einsetzen, die den technischen Fortschritt und die gesellschaftlichen Anforderungen an einen verbesserten Schallschutz in vollem Umfang berücksichtigen und die Anstöße für weitere Entwicklungen setzen.

Die Bundesregierung fördert die Umrüstung von bis zu 5 000 Güterwagen auf lärmarme Bremstechnik im Rahmen des Pilot- und Innovationsprogramms „Leiser Güterverkehr“. Die betreffende Förderrichtlinie wurde am 16. November 2009 in Kraft gesetzt. Eine weitergehende Umrüstung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen soll durch die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems realisiert werden.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit von Maßnahmen für die Bahnlärmreduzierung am Fahrweg (je nach Technik 1,5 bis 6 Dezibel Reduzierung) im Verhältnis zu Maßnahmen zur Reduzierung am rollenden Material (mit LEILA 14 Dezibel Reduzierung) bezogen auf deren Wirksamkeit?

Es wurden umfangreiche Messfahrten mit dem Prototyp des LEILA-Drehgestells im Vergleich mit einem bauartgleichen Güterwagen ausgeführt, der mit den weit verbreiteten Drehgestellen Bauart Y 25 ausgerüstet ist. Diese Arbeiten werden durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU), Bern, gefördert. Die Messungen haben das Erreichen der Projektziele im Bereich Lärmminderung bestätigt:

– drastische Lärmreduzierung gegenüber konventionellen Drehgestellen,
– Massereduzierung des Drehgestells auf Werte unter 4 Tonnen.

Eine schnelle Verbesserung der Lärmsituation an lokalen Lärmbrennpunkten kann hauptsächlich durch Maßnahmen zur Lärmreduzierung am Fahrweg erfolgen, da in diesen Gebieten nur eine vollständige Umrüstung des gesamten rollenden Materials eine deutliche Entlastung der Anwohner bewirken würde. Eine komplette Umrüstung wäre aber nur langfristig umsetzbar. Daher sieht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zwischen Lärmschutz am Fahrweg und rollendem Material keine Konkurrenz, sondern strebt eine Bündelung dieser Maßnahmen an, um umfassenden Lärmschutz zu gewährleisten. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

18. Inwieweit wird der Transport per Bahn durch die Maßnahmen der Bundesregierung zur Bahnlärmreduzierung gegenüber Transporten mit anderen Verkehrsmitteln verteuert oder benachteiligt?

19. Inwieweit wird die Verteuerung oder Benachteiligung durch anderweitige Maßnahmen (auch bei anderen Verkehrsträgern) kompensiert?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sieht gegenwärtig keine Benachteiligung des Schienengüterverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333